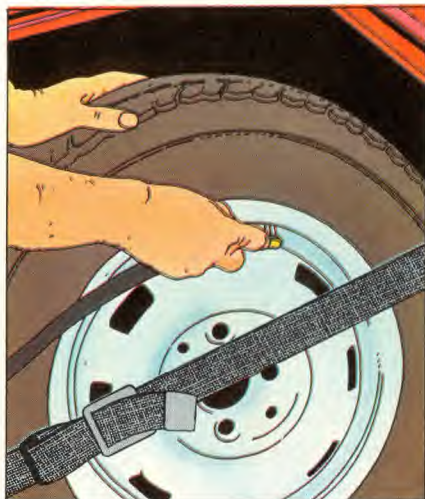
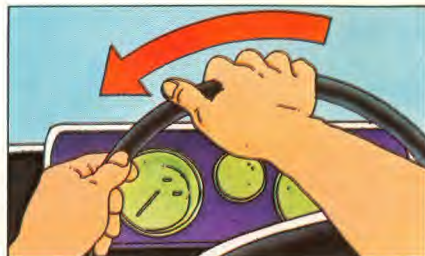
Alguns cuidados a mais que você pode ter com seu carro:

Estepe:
Não esqueça, também, de sempre que for calibrar os pneus, mandar verificar a pressão de ar no estepe, o qual deve ser calibrado com pressão usada para carga máxima porque, se tiver que ser usado atrás, está no ponto.

Evite virar a direção com o carro parado, porque sem movimento a direção fica mais "pesada" e as rodas têm que girar sobre elas mesmas. Vire o volante ao mesmo tempo em que você movimenta o veículo.

Não descanse a mão sobre a alavanca da mudança de marcha, porque esse peso provoca um desgaste inútil no sistema de engate.

3

4

Peça Shell Responde nos Postos Shell. Ele esclarecerá dúvidas de como obter melhor rendimento - de você e do seu carro.
Escreva para a Caixa Postal n.º 62053, no Rio de Janeiro - RJ - 22250.

E guarde os seus exemplares de Shell Responde.
Já saíram: "Como dirigir na chuva" e "Situações inesperadas o que fazer".

Como diagnosticar pequenos defeitos em meu carro?

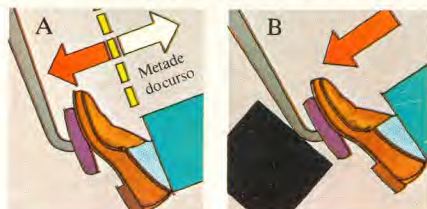
Ajude seu carro, antes que ele precise de uma grande ajuda.

**Cuidados médicos são essenciais para você ter uma vida saudável e sem aborrecimentos.
O seu carro também precisa de assistência técnica para viver bastante. E, sobretudo, para lhe proporcionar conforto, serviço - e não preocupação.**

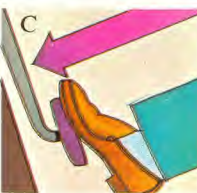
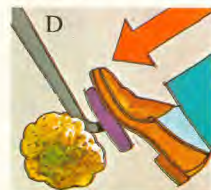
Para isso, Shell Responde nº 3 recomenda pequenos diagnósticos que você mesmo pode e deve fazer para aumentar a vida de seu carro.

Como saber se os freios do meu carro estão funcionando bem?

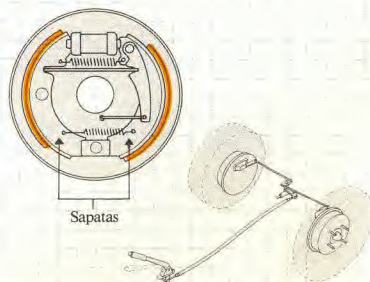
1. Freio

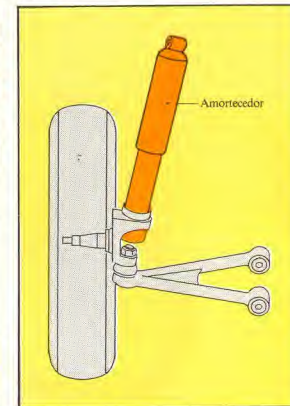
Antes de mais nada verifique se o seu freio é hidro-vácuo (servo-freio)*. Nesse caso, o teste que vamos sugerir terá que ser feito com o motor em funcionamento. Em caso contrário, não há essa necessidade.
Em qualquer das hipóteses, faça a seguinte experiência: pressione normalmente o pedal do freio. Se você

sentir que ele afundou mais da metade do curso, algo não está correndo bem (A). O pedal do freio deve ir descendo até o meio, mais ou menos, e aí dar a impressão de que bateu em alguma coisa dura. Isso é o correto. (B)

Servo-freio é um sistema que utiliza o vácuo gerado pelo motor em funcionamento para multiplicar a força que seu pé exerce sobre o pedal. O que torna a operação mais suave e permite que você faça menos força para frear.

Tanto o afundamento total (C), quanto a sensação de que está apertando uma esponja (D), são sintomas de defeito.

No primeiro caso, porque o cilindro mestre pode estar com falta de óleo. No segundo, porque há bolhas de ar no circuito do freio.

2. Freio de mão

Puxe o freio de mão até o fim, engate a primeira e tente fazer o carro andar devagarinho. Se ele se movimentar com facilidade é sinal de que as sapatas podem estar gastas ou desreguladas. Passe no seu mecânico e mande substituí-las ou regulá-las.
Isso é importante: não deixe para depois.

Os amortecedores do meu carro estão em bom estado?

Teoricamente, a troca recomendada deve ser feita em torno dos 20.000 km.
Mas quando você submete seu carro a condições severas de uso, esse prazo pode ser excessivo. E amortecedores fracos provocam desgaste nos pneus e reduzem a estabilidade do carro.
No caso de você comprar um carro usado, é importante saber o estado dos amortecedores.
Em ambas as situações, faça o teste.
O diagnóstico é rápido. Balance o carro para cima e para baixo, fortemente, em cima de cada roda. Se os amortecedores estiverem bons, ele só balança uma vez e pára. Se o carro balançar duas ou mais vezes depois de você largá-lo, é sinal de que os amortecedores estão fracos.
É hora de trocá-los.

Meu carro é refrigerado a água. Como posso evitar problemas de super-aquecimento?

- Não deixando baixar o nível da água do radiador.
Se seu carro tiver radiador selado, o controle se faz verificando o nível de água, através do reservatório transparente (1) e caso você não localize, procure a informação no Manual do Proprietário.
- Verificando se as mangueiras de cima e de baixo não apresentam rachaduras, saliências ou outras deformações. E se as braçadeiras estão bem ajustadas (2).
- Testando a tensão da correia do ventilador, conforme o ítem "correia do ventilador", que veremos adiante.

Se houver super-aquecimento que cuidados devo tomar?

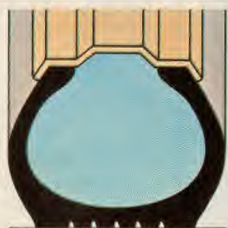
Nos carros com radiadores convencionais, você deve ter o cuidado de não remover a tampa com motor aquecido. Porque além da possibilidade de queimar a mão, a água está sob

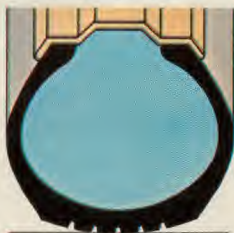
pressão muito forte e jorra, podendo provocar queimaduras mais sérias.

Um cuidado a mais é proteger suas mãos com um pano molhado e abrir a tampa devagar, permitindo a saída parcial da pressão (3).

O que devo fazer para não encurtar a vida dos pneus do meu carro?

Essa é uma pergunta tão importante, que Shell Responde abordará esse tema com freqüência, para sua economia e, principalmente, segurança. Por enquanto, vamos fazer algumas recomendações.

1. Calibragem:
Verifique a pressão ideal para o seu tipo de carro (recomendada no respectivo manual) pelo menos uma vez por mês. Bom mesmo é que fosse mais vezes, porque pneus calibrados corretamente têm vida mais longa e economizam combustível.

Pressão correta: desgaste regular.

Pressão abaixo da indicada: desgaste nos bordos.

Pressão acima da indicada: desgaste no centro.

2. Situações especiais:
Em viagens e também com carga máxima, é recomendado calibrar os pneus com duas libras a mais do que você costuma usar na cidade.
Ao contrário do que muitos fazem.
Isso porque pneus com menor pressão têm a sua área de contato com o solo aumentada, elevando a pressão do ar muitas libras acima do limite correto de segurança.

3. Partes gastas nas bandas de rodagem:
Quando os sulcos dos pneus atingem 2 milímetros de profundidade, eles estão chegando ao limite de sua vida útil. Faça uma marca com essa medida na ponta da chave de contato, como indica a ilustração. É um processo prático para você mesmo avaliar a situação dos pneus.

Vários sulcos num mesmo pneu, com profundidade igual ou menor a 2 milímetros, também indicam que chegou a hora da troca.

Veja as ilustrações abaixo, com pneus em mau estado por uso incorreto:

Pontos carecas são causados por rodas não balanceadas, ou desalinhadas, ou ainda mal calibradas.

As causas das extremidades mais gastas podem ser: falta de pressão, por baixa calibragem, ou desalinhamento de direção.

Se o centro da banda gasta mais do que a extremidade, a causa é o excesso de pressão usada na calibragem dos pneus.

4. Rodízio:

Em condições normais de uso, a cada 7.500 km deve-se providenciar o rodízio dos cinco pneus, observando o que indica a foto.

No caso de pneus radiais, deve-se trocar dianteiros com os traseiros do mesmo lado, sem inversão.

Como saber se as manchas no chão da garagem são sintomas de algum problema?

É fácil. Estenda um papel (pode ser uma folha de jornal) no chão da garagem e estacione em cima, como indica a foto. No dia seguinte, verifique se há manchas escuras de óleo e água amarelada sobre a folha. Se houver, é indício de algum problema que pode ser sério. Procure, sem demora, uma oficina de sua confiança para um exame do problema.

E a correia do ventilador?

Para diagnosticar futuros problemas, faça duas coisas muito simples.

Primeiro, teste a tensão. Da seguinte forma: com motor parado, coloque o polegar no meio da correia e pressione.

Ela não deve ceder mais do que a espessura aproximada de um dedo (1,5 a 2 centímetros).

Depois, verifique se ela apresenta sinais de desgaste ou rachadura, na parte interna ou externa.

Em qualquer dos casos, passe num mecânico e troque a correia.

Lembre também que, na maioria dos carros, a bomba d'água (A) e o alternador de voltagem (B) são igualmente acionados por correias, que devem ser testadas da mesma forma.

O que fazer para aumentar a vida da bateria?

Bem, alguns cuidados você já conhece. Por exemplo: verifique periodicamente o nível de água, sendo que no verão com mais freqüência.
Como?
Tire as tampinhas de cada orifício e confira se a solução ácida está no nível certo, ou seja, quase na borda.
Se o nível estiver baixo, complete com água destilada.

Ao fazer essa verificação, tome dois cuidados importantes. **Não fume durante a operação** (a bateria pode expelir um gás explosivo), **nem deixe transbordar o líquido** (que, por ser ácido, pode ocasionar danos à sua pele e prejudicar as partes próximas à bateria).
O que talvez você não saiba, é que às vezes se forma uma oxidação, parecendo um pó branco-esverdeado, em torno dos terminais da bateria. Uma espécie assim de mofo. Nesse caso, recomenda-se limpar com uma escova e passar uma solução de bicabornato de sódio (uma colher em meio litro de água) numa estopa ou pano velho para acabar de remover a oxidação.
Depois proteja os terminais com vaselina ou até, em casos de emergência (como em viagens), mel de abelhas.

Atenção: O uso de graxa nos terminais é desaconselhável, porque acelera a oxidação. Isso pouca gente sabe.